

sportscars

Das Magazin für sportliche Autos

84
Autos im Heft!



DAS DUELL

Lamborghini Gallardo Superleggera gegen Porsche 911 GT3 RS



Das Prestige-Duell
Rapide besser als Panamera?



Das Nobel-Duell
Audi S5 gegen Jaguar XF 5.0



Das Tuner-Duell
AC Schnitzer gegen Heico



Das Klassiker-Duell
1195 PS: 2x Mercedes SL AMG



8 NEUE SUPERSPORTLER
Offensive bis 2014: Die geheimen Pläne von BMW bis Porsche

DIE ULTIMATIVE HITLISTE

- Über 260 Autos im Test
- Alle Daten und Messwerte
- Die stärksten Sprinter
- Die schnellsten Rundenzeiten
- Die höchsten Topspeeds

Extra
10
Seiten



POLO-DUO ABT-Benziner • 140 PS
JE Design-TDI • 121 PS



Renault Mégane Coupé RS • Audi TT S • VW Scirocco R
FLINKES TRIO Sportcoupés von 250 bis 272 PS



HEICO XC60 D5

AC SCHNITZER X1 23d

KLEINER **ist** FEINER

Sie sind weder groß noch durstig. Dafür überraschend beweglich. Und momentan voll in Mode. Dank Tuning fahren diese beiden knapp bemessenen Diesel-SUV sogar ausreichend flott

Der Hummer H2 war mal ein angesagtes Auto. Unschätzbare Statussymbole für Betreiber von Inkassobüros, Table-Dance-Schuppen und Sicherheitsdiensten. Jetzt ist die Marke praktisch tot. Nicht einmal die Chinesen wollen sie mehr haben.

Wir akzeptieren, dass die Ära der Dinosaurier zu Ende geht. Und intelligentere Wesen an ihre Stelle

treten. Nach Verzicht muss diese Umwälzung jedoch nicht schmecken. Kann kleiner doch auch schöner bedeuten – filigraner, anmutiger, graziler. Warum die fette Gertrud nehmen, wenn man stattdessen eine liebevolle Geisha haben kann?

AC Schnitzer und Heico machen aus den neuen Kleinformaten echte Leckerbissen. Beide Veredler

sind Vertreter der schicken, aber zurückhaltenden Linie. Tieferlegung, behutsam arrangiertes Spoilerwerk, markanter Auspuff – AC Schnitzer und Heico setzen Duftmarken, die den eng umrissenen Bereich erlesenen Geschmacks niemals verlassen. Der Volvo wirkt schick und proper, der getunte BMW deutlich weniger spindeldürr als im Original-Outfit.

Beide Autos rollen auf 20-Zöllern. Heico kombiniert die hauseigenen geschmiedeten Rundlinge mit auf Antrieb sichtbaren Pneu. Die Optikwertung verliert er damit gegen den extrem niederquerschnittsbereiften BMW. Muss Bordsteine dafür aber nicht kilometerweit umfahren.

Im Innenraum lauern nur wenige Überraschungen. Heico be- ▶





Echt gute Idee: originelles i-Drive-Alu-Cover – 258 Euro teuer



Gut in Form: Das Sportlenkrad vom Tuner fasst man gern an



Gelungen: Das „Typ IV“-Design von AC Schnitzer begeistert unverändert. Um Bordsteine sollte man mit diesem Rad aber einen weiten Bogen machen



Hoch den Deckel: Die Domstrebe und eine aufgewertete Aggregatabdeckung vertreiben jegliche serienmäßige Langeweile aus dem Motorenabteil



AC SCHNITZER X1 23d

Tiefergelegt hat der X1 endgültig nur noch wenig Ähnlichkeit mit klassischen SUV

Foto: L. Bernhies

gnügt sich mit netten Details wie Türpins, Alupedalen, Sportschaltknäuf oder beleuchteten Einstiegsleisten. AC Schnitzer tut etwas mehr. Das leicht abgeflachte Sportlenkrad des Tuners liegt vorzüglich in der Hand – und fühlt sich mehr nach M3 als nach X1 an.

Nicht nur deshalb riecht der BMW auf Antrieb nach Pkw. Die tiefe Sitzposition und der ausgeprägte Seitenhalt des (Serien-)Gestühls mit

individuell einstellbarem Seitenhalt tun ein Übriges.

Der Volvo-Kommandostand liegt höher – zudem gemahnen die be-

Der getunte Volvo gibt sich ungeahnt wendig

quemten, weniger konturierten Sessel eher an die althergebrachte SUV-Schule als beim Münchner Widersacher.

Bereits nach wenigen Kilometern relativiert sich dieser Eindruck. Der Volvo fährt so wendig, wie es die kompakten Abmessungen erhoffen lassen. Die Seitenneigung fällt gering aus. Nur die leichtgängige Lenkung dürfte mitteilbarer sein. Woher der positive Eindruck rührt? Heico hat ein Sportfahrwerk installiert. Damit will der Veredler die Fixierung des Herstellers auf maximalen Komfort korrigieren.

Dessen ungeachtet findet der Volvo im BMW seinen Meister. Letzterer ist nur mit einem Satz Tieferlegungsfedern bestückt – die dynamische Basis verlangt nicht nach mehr. Verglichen mit dem XC60 setzt der X1 in allen Disziplinen eins drauf: Er lenkt zackiger ein, geht fixer um Ecken und lässt höhere Kurvengeschwindigkeiten zu. Er beginnt erst deutlich später, die nahende Haftgrenze mit leich-



HEICO XC 60 D5

Die Heckansicht mit den geschwungenen Leuchten gefällt uns beim Volvo am besten



Die Wikinger lassen grüßen: griffiger Sportschaltknauf mit Heico-Logo



So öde sehen 230 PS aus: Der Motorraum ist serienmäßig trist



Unterkühlter Schweden-Chic: modernes, gut verarbeitetes Volvo-Cockpit. Mit eigener Pedalerie setzt Heico lediglich zurückhaltende Akzente



Teurer Spaß: Die Schmiederäder sind schön - und kostspielig (Komplettradsatz 7600 Euro). Reifen mit deutlich höherem Querschnitt als beim BMW

tem Schieben über die Vorderräder anzukündigen. Kaum geringere Begeisterungstürme entlockt uns der Federungskomfort. Was beim Blick auf die kaum vorhandenen Reifenflanken illusorisch scheint, tritt tatsächlich ein: Der X1 lässt jegliche brutalen Knochenbrecher-Anwendungen vermissen, gibt sich mitteilnehmend, aber nicht rüpelhaft. Und glänzt auch jenseits der 200 km/h mit satter Straßenlage.

Der Volvo hingegen kommt bisweilen in Wallung. Aufeinanderfolgende Bodenwellen führen zu zwar unkritischem, aber unangenehm

241 gegen 230 PS: Der BMW ist minimal stärker

mem Nachwippen - speziell bei hohen Geschwindigkeiten.

Entsprechende Tempi sind schnell erreicht. Leistet der XC60

doch stolze 230 PS - und stemmt 460 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Das Serienfahrzeug verfügt lediglich über 205 PS und 420 Newtonmeter. Die zusätzliche Leistung flößt Heico dem Fahrzeug per elektronischer Optimierung ein.

AC Schnitzer greift zu ähnlichen Maßnahmen. 241 PS und 480 Newtonmeter sind das Resultat - anstelle der 204 PS und 400 Newtonmeter des Basisautos.

Entsprechend kraftvoll zieht der X1 durch. Die Automatik hält stets die passende Fahrstufe parat. Der allzeit präsente Sound hingegen klingt eigentümlich rau und ungehobelt - ungewöhnlich für BMW-Verhältnisse. Dabei montiert der Aachener Veredler lediglich eine dekorative Endblende.

Der Volvo legt etwas weniger Nachdruck an den Tag, verfügt aber ebenfalls über eine Power-Fülle, ▶

TECHNISCHE DATEN	AC SCHNITZER X1 23d	HEICO XC60 D5
Motor	R4, Biturbo	R5, Biturbo
Einbaulage	vorn längs	vorn quer
Ventile / Nockenwellen	4 pro Zylinder / 2	4 pro Zylinder / 2
Hubraum	1995 cm ³	2400 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 90,0 mm	81,0 x 93,2 mm
Verdichtung	16,5 : 1	16,5 : 1
kW (PS) bei 1/min	177 (241) / 4400	169 (230) / 3900
Literleistung	121 PS/Liter	96 PS/Liter
Nm bei 1/min	480 / 2200	460 / 1500-3250
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Stufen-Automatik	6-Gang manuell
Bremsen vorn	330 mm / innenbelüftet	328 mm / innenbelüftet
Bremsen hinten	330 mm / innenbelüftet	302 mm
Radgröße vorn - hinten	9 x 20 - 10 x 20	9 x 20
Reifengröße vorn - hinten	245/30 R 20 - 295/25 R 20	265/45 R 20
Reifentyp	ContiSportContact 3	Pirelli P Zero Rosso MO
Länge / Breite / Höhe	4454 / 1798 / 1515 mm	4628 / 1891 / 1683 mm
Radstand	2760 mm	2774 mm
Leistungsgewicht	7,3 kg/PS	8,5 kg/PS
Zuladung	402 kg	560 kg
Tankvolumen	61 l	70 l

MESSWERTE <small>TOUGHBOOK</small>	AC SCHNITZER X1 23d	HEICO XC60 D5
Beschleunigung		
0- 50 km/h	2,2 s	3,0 s
0- 80 km/h	5,0 s	6,0 s
0-100 km/h	7,1 s	8,4 s
0-130 km/h	12,0 s	14,1 s
0-160 km/h	19,1 s	21,9 s
0-200 km/h	37,5 s	44,8 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	15,25 s	16,25 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	4,3 s (Zwischenspur)	6,0 s
80-120 km/h im 5. Gang	5,2 s (Zwischenspur)	8,6 s
80-120 km/h im 6. Gang	5,2 s (Zwischenspur)	10,8 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	35,5 m (-10,9 m/s ²)	39,3 m (-9,8 m/s ²)
100-0 km/h warm	36,0 m (-10,7 m/s ²)	36,9 m (-10,5 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	8,6 l Diesel	9,9 l Diesel
Reichweite	710 km	710 km
Leergewicht	1758 kg	1945 kg



Winziger Vorsprung: In Sachen Endgeschwindigkeit liegt der Volvo vorn - mit 220 zu 219 km/h. Dafür gewinnt der BMW das Beschleunigungsduell

die ihn aus etlichen Ampelrennen als Sieger hervorgehen lässt. Zudem klingt er weniger aufdringlich. Ans Ohr des Piloten dringt bei voll durchgetretenem Gaspedal ein fernes, kraftvolles Rauschen - vertrauenerweckend, besänftigend und kein bisschen unangenehm.

Die Messwerte untermauern den subjektiven Eindruck: Mit Valium hat dieser Volvo nichts gemein. Der Heico XC60 benötigt 8,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Einen echten Referenzwert können wir nicht vorweisen: Gemessen wurde das D5-Werksauto bei AUTO BILD nur als Automatikvariante. Die war mit 9,6 Sekunden recht langsam. Was die Frage aufwirft, ob der serienmäßige Handschalter tatsächlich die angegebenen 8,5 Sekunden packt.

Von derlei Verwicklungen gänzlich unbeeindruckt, fährt der AC Schnitzer X1 auf und davon. Mit 7,1 Sekunden dringt er fast in Sportwagen-Regionen vor. Und weist das BMW-Serienfahrzeug nachdrücklich in die Schranken: Das benötigt gemessene 7,6 Sekunden.

Kampflos geschlagen gibt sich der Volvo gegenüber dem Münch-

ner jedoch nicht. In der Vmax-Disziplin kann er einen hauchdünnen Sieg verbuchen. Gemessene 220 km/h rennt der veredelte Schwede. Beeindruckende 10 km/h mehr als die Werksangabe für das Serienauto verspricht. Und immer noch 1 km/h schneller als der BMW X1.

Der muss sich mit gemessenen 219 km/h nicht nur dem Volvo knapp geschlagen geben, sondern auch der Basis (gemessene 221 km/h). AC Schnitzer sind diesbezüglich die Hände gebunden. Ist das Auto doch ab Werk dermaßen kurz übersetzt, dass das Aggregat bei Höchstgeschwindigkeit fast 4500 Touren dreht - höchst ungewöhnlich für einen Diesel. Da die nicht nach oben verschiebbare Maximalleistung bei 4400 Umdrehungen ansteht und der rote Bereich in greifbarer Nähe liegt, bleibt für Optimierungen keinerlei Spielraum.

Am Schluss gewinnt der BMW. Der Volvo schlägt sich jedoch respektabel. Den Hummer H2 schlagen beide locker.

Kontakt: AC Schnitzer, Tel. 0241-568 84 50, www.ac-schnitzer.de; Heico Sportiv, Tel. 0161-51-30 09 50, www.heicosportiv.de

FAZIT

TESTWERTUNG	AC SCHNITZER X1 23d	HEICO XC60 D5
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★	★★★★★

★★★★★ - traumhaft, ★★★★★ - macht an, ★★★★★ - akzeptabel, ★★★★★ - könnte besser sein, ★ - langweilig

■ Gegen die Kombination BMW-AC Schnitzer ist kein Kraut gewachsen. Auch ein Premiumveredelter wie Heico beißt sich an dem runden und spritzigen X1 die Zähne aus. Dabei ist der

XC60 ein gutes Auto - das schneller rennt und besser klingt als der Konkurrent. Und sich - isoliert betrachtet - keine echten Schwächen leistet.

Ben Arnold



Lärmquelle: Der BMW ist erstaunlich laut - auf eine recht unschöne Art



Wohlklang: Der Volvo klingt kräftig - ohne dabei laut zu werden

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	AC SCHNITZER 23d	HEICO XC60 D5
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	219 km/h	220 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	AC SCHNITZER 23d	HEICO XC60 D5
Serienfahrzeug ohne Extras	39 100 Euro	38 050 Euro
Tuning		
Leistungssteigerung	2822 (inkl. Motoroptik-Paket)	1968 (inkl. Sportluftfilter)
Radsatz	5757	7600
Tieferlegung	504 (Federn)	1640 (Sportfahrwerk)
Auspuff	399 (Blende)	siehe Anbauteile (Endschalld.)
Anbauteile	3250	3883 (inkl. Auspuff)
Interieur	2452	730
Preis Testwagen	54 284 Euro	53 871 Euro



HEICO XC 60 D5
Die Heckansicht mit den geschwungenen Leuchten gefällt uns beim Volvo am besten



Die Wikinger lassen grüßen: griffiger Sportschaltknauf mit Heico-Logo



So öde sehen 230 PS aus: Der Motorraum ist serienmäßig trist



Unterkühlter Schweden-Chic: modernes, gut verarbeitetes Volvo-Cockpit. Mit eigener Pedalerie setzt Heico lediglich zurückhaltende Akzente

tem Schieben über die Vorderräder anzukündigen. Kaum geringere Begeisterungstürme entlockt uns der Federungskomfort. Was beim Blick auf die kaum vorhandenen Reifenflanken illusorisch scheint, tritt tatsächlich ein: Der X1 lässt jegliche brutalen Knochenbrecher-Anwendungen vermissen, gibt sich mitteilnehmend, aber nicht rüpelhaft. Und glänzt auch jenseits der 200 km/h mit satter Straßenlage.

241 gegen 230 PS: Der BMW ist minimal stärker

mem Nachwippen – speziell bei hohen Geschwindigkeiten. Entsprechende Tempi sind schnell erreicht. Leistet der XC 60



Teurer Spaß: Die Schmiederäder sind schön – und kostspielig (Komplettradsatz 7600 Euro). Reifen mit deutlich höherem Querschnitt als beim BMW

doch stolze 230 PS – und stemmt 460 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Das Serienfahrzeug verfügt lediglich über 205 PS und 420 Newtonmeter. Die zusätzliche Leistung flößt Heico dem Fahrzeug per elektronischer Optimierung ein. AC Schnitzer greift zu ähnlichen Maßnahmen. 241 PS und 480 Newtonmeter sind das Resultat – anstelle der 204 PS und 400 Newtonmeter des Basisautos.

Entsprechend kraftvoll zieht der X1 durch. Die Automatik hält stets die passende Fahrstufe parat. Der allzeit präzise Sound hingegen klingt eigentümlich rau und ungehobelt – ungewöhnlich für BMW-Verhältnisse. Dabei montiert der Aachener Veredler lediglich eine dekorative Endblende. Der Volvo legt etwas weniger Nachdruck an den Tag, verfügt aber ebenfalls über eine Power-Fülle, ▶